IX kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 42)
z dnia 16 września 2020 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 42)

16 września 2020 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Pawła Olszewskiego (KO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację na temat realizacji Krajowego Programu Kolejowego do 2023 r.;

– informację na temat modernizacji linii i przejazdów kolejowych w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu.

W posiedzeniu udział wzięli: **Andrzej Bittel** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Tomasz Małecki** ekspert w Departamencie Nadzoru II Ministerstwa Aktywów Państwowych, **Ryszard Ostaszewski** doradca techniczny w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Ireneusz Merchel** prezes zarządu PKP PLK S.A. wraz ze współpracownikami, **Kamil Wilde** wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego wraz ze współpracownikami, **Adrian Furgalski** prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, **Jakub Majewski** prezes zarządu Fundacji ProKolej oraz **Marek Wójcik** pełnomocnik zarządu ds. legislacyjnych Związku Miast Polskich.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Witam państwa bardzo serdecznie. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury, witam panie i panów posłów. Informuję, że posiedzenie Komisji zostało zwołane przez marszałek Sejmu na podstawie art. 198j ust. 2 regulaminu Sejmu, po zasięgnięciu opinii przewodniczącego Komisji, i będzie prowadzone z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej umożliwiających porozumiewanie się na odległość. Informuję również, że zgłoszenia do zabrania głosu w dyskusji przez posłów i gości należy wysyłać na znany państwu adres e-mail. W związku z ograniczeniem wideokonferencji do 15 osób proszę, aby użytkownicy systemu, posłowie oraz goście, wdzwaniali się do systemu jedynie wtedy, gdy zabierają głos, a posiedzenie Komisji śledzili na stronie sejmowej lub w aplikacji do głosowania. Jednocześnie informuję, że w przypadku gdy liczba użytkowników będzie osiągać liczbę 15, Ośrodek Informatyki będzie arbitralnie usuwać pojedynczych użytkowników, niezabierających głosu w danym momencie, celem zrobienia miejsca w systemie dla użytkowników, którym przewodniczący w danym momencie udzieli głosu.

Zwracam się do państwa posłów obecnych w sali, jak i do tych, którzy uczestniczą w posiedzeniu zdalnie, aby zalogowali się i wzięli udział w głosowaniu sprawdzającym kworum. Proszę o wyświetlenie pulpitu głosowań, a następnie proszę o wciśnięcie dowolnego przycisku. Proszę o wyświetlenie wyników. Informuję, że zagłosowało 27 posłów. Stwierdzam kworum.

Przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie informacja ministra infrastruktury na temat realizacji Krajowego Programu Kolejowego do 2023 r. oraz informacja ministra infrastruktury na temat modernizacji linii i przejazdów kolejowych w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu. Przystępujemy do realizacji porządku dziennego. Proszę pana ministra Bittela o zabranie głosu.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bittel:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, jeśli pan przewodniczący pozwoli, to ja wygłoszę słowo wstępne, a potem będzie prezentacja prezesa PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. pana Ireneusza Merchela, który na co dzień bezpośrednio zajmuje się realizacją Krajowego Programu Kolejowego.

Przedstawimy dane, co do zasady, według stanu na koniec sierpnia. Mówię o tym teraz, aby za każdym razem nie powtarzać tej informacji. Będą to informacje dotyczące stanu realizacji Krajowego Programu Kolejowego, który to program jest największym w historii spółki PKP PLK. W ogóle jest on największy, jeśli chodzi o historię sektora kolejowego. Obejmuje on swoim zakresem ponad 230 projektów o łącznej wartości blisko 76 mld zł. Zafakturowane nakłady to łączna wartość 31 mld zł. Uwzględniając refundację, zaawansowanie finansowe wynosi 33,6 mld zł, co stanowi 45% całego Krajowego Programu Kolejowego. W ramach tych kwot zmodernizowano, wybudowano 4,5 tys. km torów, 1667 przejazdów kolejowych, 419 wiaduktów kolejowych i drogowych, 441 mostów i 777 peronów. Ponadto na 135 km linii kolejowych jest dopuszczony ruch pociągów pasażerskich z prędkością techniczną powyżej 160 km/h, a na 881 km linii kolejowych zabudowano ERTMS i ETCS. Zaawansowanie KPK w ramach inwestycji zakończonych i w realizacji na różnych poziomach zaawansowania to 65,6 mld zł, co stanowi 87% całego programu kolejowego. Na etapie projektowania mamy inwestycje o wartości 2,5 mld zł, a w przetargach są inwestycje o wartości blisko 5 mld zł.

Warto zwrócić uwagę na to, że program kolejowy z 2015 r. i program kolejowy realizowany w 2020 r. to programy o zupełnie innej wartości, o zupełnie innej skali. Trzeba też dodać, że ten program od 2016 r. jest rzeczywiście realizowany, są przygotowane dokumentacje, ogłaszane przetargi, realizowane nakłady – wszystko to, co się z tym łączy, jest wykonywana praca. Wykonanie wydatków do lipca siódmego roku trwania perspektywy dla KPK 2020 wynosi 33 mld zł, co stanowi 41,5% wydatków KPK. W analogicznym momencie poprzedniej perspektywy wartość zrealizowanych rosnąco wydatków wynosiła niespełna 8 mld zł i stanowiła ok. 21% zaplanowanych nakładów w Wieloletnim Programie Inwestycji Kolejowych. Umówiliśmy się z panem prezesem, że w ramach prezentacji przedstawi on szczegółowo dynamikę i porównanie realizacji Krajowego Programu Kolejowego do Wieloletniego Planu Inwestycji Kolejowych, bo w naszej ocenie może to być dla państwa interesująca informacja.

W 2020 r. spółka zawarła umowy finansowane na kwotę 8 mld zł. Do końca tegoż roku planuje jeszcze zawrzeć umowy na kwotę blisko 5 mld zł. Są to m.in. takie umowy, jak: prace na linii E75 na odcinku Czyżew–Białystok – umowa zawarta w czerwcu, wartość zamówienia netto to ponad 3,3 mld zł; modernizacja Warszawy Zachodniej w ramach prac na linii średnicowej w Warszawie, której wartość to ponad 1,7 mld zł; modernizacja systemów torowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą na linii kolejowej E59 na odcinku Dobiegniew–Słonice – ponad 420 mln zł; modernizacja systemów torowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą na linii kolejowej E59 na odcinku Wronki–Krzyż, bez stacji Krzyż – prawie 400 mln zł; modernizacja systemów torowych z infrastrukturą towarzyszącą na linii E59 Krzyż–Dobniew w ramach projektu prac na linii E59 na odcinku Wronki–Słonice – prawie 375 mln zł… Mam jeszcze tutaj trzy inne inwestycje, ale to są tylko te inwestycje, których wartość przekracza 100 mln zł. Gdybyśmy chcieli wymienić mniejsze inwestycje, niezwykle istotne, ale mniejsze finansowo, to wtedy ta lista byłaby znacznie dłuższa.

Jeżeli chodzi o umowy planowane do podpisania jeszcze w tym roku, też o wartości powyżej 100 mln zł, to takich dużych umów jest siedem. Są to: opracowanie dokumentacji projektowej i realizacja robót budowlanych w formule „Projektuj i buduj" dla zadania pod nazwą LOT A; prace na linii kolejowej nr 131 na odcinku Chorzów Batory–Nakło Śląskie w ramach projektu PO IiŚ; prace na linii kolejowej C-E 65 na odcinku Chorzów Batory–Tarnowskie Góry–Karsznice–Inowrocław–Bydgoszcz–Maksymilianowo – to jest inwestycja na kwotę ponad 1 mld zł; opracowanie projektów wykonawczych i wykonanie robót budowlanych w ramach projektu pod nazwą „Rewitalizacja i odbudowa częściowo nieczynnej linii kolejowej nr 182 Tarnowskie Góry–Zawiercie" – blisko 1 mld zł; realizacja robót budowlanych dla etapu I projektu prace na linii kolejowej nr 38 na odcinku Ełk–Korsze wraz z elektryfikacją – też ok. 1 mld zł; zaprojektowanie i wykonanie robót dla zadania pod nazwą „Budowa Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej – Budowa i modernizacja linii kolejowych oraz infrastruktury przystankowej realizowanych" – ponad 300 mln zł.

Mamy także realizację robót budowlanych w formule PiB w ramach projektu „Prace na linii kolejowej E30 na odcinku Kędzierzyn Koźle–Opole Zachodnie”. Chodzi o linię kolejową nr 132 Bytom–Wrocław Główny na odcinku Opole Groszowice–Opole Zachodnie – też za ponad 300 mln zł. Mamy także: zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych dla inwestycji „Rewitalizacji linii kolejowej nr 221 na odcinku Gutkowo–Dobre Miasto” w ramach projektu „Prace na liniach kolejowych nr 220 i nr 221” – ponad 150 mln zł; zaprojektowanie i wykonanie robót na przebudowę mostu w Przemyślu – linia kolejowa nr 91, ok. 150 mln zł, w ramach projektu „Poprawa stanu technicznego obiektów inżynieryjnych, etap II”.

W 2020 r. spółka ogłosiła postępowania przetargowe na kwotę blisko 3,6 mld zł i planuje ogłosić jeszcze postępowania na kwotę 2,4 mld zł. Takie działania będziemy podejmować. Przetargi, które ogłaszamy i realizujemy, stanowią o tym, że program kolejowy jest realizowany. Jest on realizowany wielkim wysiłkiem zamawiającego, ale też wielkim wysiłkiem firm wykonawczych. Warto to podkreślić i podziękować za to na posiedzeniu Komisji Infrastruktury, bo to również jest segment, którego dotykają rozmaite ograniczenia związane z koronawirusem, choć jak się okazuje, ten efekt zaobserwowaliśmy w mniejszym stopniu – i bardzo dobrze – bo dzięki temu prace toczyły się w sposób płynny, ciągły, bez większych zakłóceń. Chociaż takowe też były, związane z choćby z potencjałem osobowym wynikającym z odpływu pracowników, a później z ich powrotem na stanowiska pracy. Takie przejściowe trudności były, ale one nigdy nie były sygnalizowane przez branżę jako takie, które będą w sposób istotny uniemożliwiały wykonywanie i realizację zadań czy to w ramach infrastruktury kolejowej, czy to w ramach infrastruktury drogowej.

Za to w imieniu Ministerstwa Infrastruktury, ale też w imieniu zamawiającego wyrażamy podziękowania, zresztą już po wielokroć. Dzięki nim udało się, paradoksalnie, wypracować ileś rozwiązań, które umożliwiły szybsze podejmowanie decyzji, bardziej sprawne realizowanie procesów inwestycyjnych. To nam z całą pewnością zostanie z tego działania w tym trudnym okresie. Będziemy te działania kontynuowali w przyszłości.

Z całą pewnością ważnym aspektem jest także pokazanie perspektywy na kolejne lata. To już jest poza tematem dzisiejszego posiedzenia. Warto jednak wspomnieć, że szykowane przedsięwzięcia inwestycyjne na kolejną perspektywę, czy w ramach Krajowego Programu Odbudowy, czy w ramach regularnego Krajowego Programu Kolejowego – niezależnie od tego, jak on się będzie nazywał w przyszłej perspektywie – to kwestia, nad którą ciężko pracujemy i chcemy, aby pakiet inwestycji kolejowych był jak największy.

Jeśli pan przewodniczący pozwoli, to oddam głos panu prezesowi, który przedstawi swoją prezentację.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Oczywiście, proszę uprzejmie.

Prezes zarządu PKP PLK S.A. Ireneusz Merchel:

Dzień dobry państwu. Zanim prezentacja zostanie wyświetlona na wszystkich ekranach, powiem tylko, że pan minister w zasadzie przedstawił już 80% z tejże prezentacji, dlatego w moim wystąpieniu skupię się na elementach, które jeszcze nie zostały przekazane.

Jak widzimy, o tym już była mowa, łączna wartość inwestycji Krajowego Programu Kolejowego wynosi 75,5 mld zł. Ta kwota, bardzo ważne zastrzeżenie, to stan na dzień bieżący. To co najważniejsze, jeśli chodzi o wyświetlany slajd, to kolor niebieski, który pokazuje projekty, które zostały już zakończone. Jeśli mówię o zakończonych projektach oznaczonych na niebiesko, to nie znaczy, że projekty oznaczone na zielono są w realizacji i nie zostały rozliczone nakłady. Kolor niebieski to projekty, w których został już dokonany odbiór końcowy i uzyskaliśmy pełne założone parametry.

Jak państwo widzicie, w projektach krajowych ta realizacja przebiega w zasadzie symetrycznie, jeśli chodzi o upływ czasu. Najwięcej jest wprawdzie koloru czerwonego, ale nie ma w tym niczego niepokojącego, ponieważ środki budżetowe są na dany, konkretny rok, dlatego mamy to podzielone – średnio ok. 1 mld zł do 1,5 mld zł. Te środki są wykorzystywane w stu procentach. Projekty RPO mamy już wszystkie albo na etapie realizacji, albo na rozpoczęciu. Bardzo ważną rzeczą, o której warto wspomnieć, jest

to, że w ramach prac z samorządami, w ramach dobrej współpracy, w ostatnich trzech latach w wielu projektach nastąpiły zmiany. Od niektórych projektów odstąpiliśmy, weszły na ich miejsce nowe projekty, część została uaktualniona, poprawiono parametry itd. Dlatego niezbędne były korekty. Nie mówię oczywiście o korektach finansowych, tylko o korektach rzeczowych.

Jeśli chodzi natomiast o korekty finansowe w ramach RPO, to niestety one nas dotknęły w tym roku, dlatego że w kilku województwach środki finansowe przeznaczone pierwotnie na realizację Krajowego Programu Kolejowego zostały przesunięte w inne obszary. Rozumiemy doskonale warunki związane z COVID, ale chcę podkreślić sytuację, z jaką mamy do czynienia w województwie mazowieckim. Podpisana była umowa o realizacji robót, ustalone były zasady dofinansowania już w 2018 r., a kiedy wykonawca był na placu budowy, samorząd województwa podjął decyzję o ograniczeniu środków finansowych na czynnej umowie realizacyjnej. Pewnie trzeba będzie poszukać źródła finansowania. To jest przykład nie najlepszego działania i braku koordynacji pewnych spraw. „Polska Wschodnia", jak widzimy, jest częściowo zakończona, w stu procentach pozostałe projekty są na etapie realizacji, podobnie instrument CEF i program PO IiŚ.

Przechodzę do następnego slajdu. Tutaj mamy porównanie tego, co było w 2016 r. i tego, co jest teraz. Oczywiście upływ czasu wynosi ponad 4 lata, ale widać, że w tej chwili dominujący jest kolor zielony. Na koniec roku pewnie okaże się, że bardziej dominował będzie kolor niebieski, czyli projekty, które są zakończone i rozliczone. Praktycznie z wykresu znika kolor czerwony, który wskazuje, że nie było nic – ani dokumentacji projektowej w kwietniu 2016 r., ani ogłoszonych przetargów. De facto warto zauważyć, że kolor pomarańczowy, który oznacza przetargi w toku, z reguły dotyczy przetargów z tzw. wielkiej ofensywy za 17 mld zł, kiedy ogłoszone były tzw. przetargi dwuetapowe. Miało to miejsce w połowie 2015 r., między lipcem a wrześniem 2015 r. Okazało się jednak, że z rozstrzygnięciami musieliśmy czekać do 2017 r., ponieważ nie było gotowych dokumentacji. Dodam jeszcze jedno zdanie, że w międzyczasie o ponad 9 mld zł zwiększyła się wartość Krajowego Programu Kolejowego.

Postępowania przetargowe w toku. Pan minister omówił to dosyć szczegółowo, więc nie będę się tym bliżej zajmował. Oczywiście są to tylko największe przetargi, co do których zakładamy, że w najbliższym czasie zostaną sfinalizowane i będziemy mogli przystąpić do robót wykonawczych.

Jeśli chodzi o podpisane umowy, to warto powiedzieć, iż największa w Krajowym Programie Kolejowym jest umowa Czyżew–Białystok. W sumie opiewa na 3,3 mld zł. Umowa została podpisana niedawno, niecałe 3 miesiące temu. W tej chwili wykonawca rozpoczął już prace budowlane, jest na placu budowy i są pierwsze zamknięcia w celu realizacji robót.

Warszawa Wschodnia–Warszawa Zachodnia, czyli modernizacja stacji Warszawa Zachodnia. Chcę podkreślić, że ta modernizacja obejmuje również komponent CPK, czyli w ramach modernizacji stacji Warszawa Zachodnia budujemy wyjście w kierunku projektowanej linii do CPK, która w 2023 r. będzie przygotowana. Mamy nadzieję, że nasi koledzy ze spółki CPK będą kontynuować budowę w kierunku lotniska. Bardzo ważny jest projekt na linii nr 182, zakładający przywrócenie połączenia do lotniska w Pyrzowicach. Jesteśmy na końcowym etapie. Dokonaliśmy wyboru wykonawcy, natomiast jest jeszcze odwołanie w KIO. Mamy nadzieję, że zakończy się jak najszybciej.

Postępowania przetargowe. Pan minister w zasadzie też o tym już opowiadał. Kilka ważnych przetargów jeszcze zostało do ogłoszenia, ale nie mamy już żadnego przetargu do ogłoszenia o wartości powyżej 1 mld zł. Największe pozostałe przetargi zostaną ogłoszone jeszcze w tym roku. Chodzi o przetarg w ramach CEF i Rail Baltica, Białystok–Ełk, ale dotyczy to stacji Ełk wraz z odcinkami torów wychodzącymi poza Ełk. To jest pierwszy przetarg, który ogłosimy jeszcze w tym roku. Drugi to prace na linii nr 216 Działdowo–Olsztyn. Ten przetarg chcemy ogłosić jeszcze do końca września. Chodzi o modernizację stacji Olsztyn.

Zrealizowane nakłady. Jak widzimy na ekranie, plan na ten rok jest bardzo ambitny. Oczywiście są pewne uwarunkowania, które mogą wpływać na realizację planu, ale tylko nieznacznie. Zakładamy, że plan będziemy realizować zgodnie z założeniami. Na pewno

będzie to pierwszy rok w historii Polskich Linii Kolejowych, kiedy przekroczymy kwotę 10 mld zł, jeśli chodzi o nakłady zrealizowane w danym roku. Zakładamy, że ta tendencja będzie się utrzymywać na bieżąco.

Teraz widzicie państwo slajd, który obrazowo pokazuje obecną perspektywę i poprzednią. Jasnoniebieskim kolorem pokazujemy obecną perspektywę, a granatowym to, co było realizowane w poprzedniej perspektywie, w WPIK, czyli w ramach inwestycji w latach 2007–2013 z realizacją do 2015 r.. KPK to okres 2014–2020 z realizacją do 2023 r. Jak widzimy, w tej chwili jesteśmy już znacznie powyżej, ok. 50% nakładów, na dzień dzisiejszy, bo na koniec sierpnia mamy wykonane 50% nakładów więcej, niż było zrealizowanych w całym WPIK. Warto zwrócić uwagę na pierwsze 3 lata, czyli okres do 2016 r., gdzie niestety to było cały czas na takim samym poziomie. Dosyć radykalne odbicie w zakresie realizacji Krajowego Programu Kolejowego widzimy dopiero od 2017 r.

Najważniejsze wskaźniki. Szereg z nich było już wymienianych wcześniej, ale to co zostało wykonane... Tu mamy akurat dane do końca lipca, a nie do końca sierpnia, ponieważ chcieliśmy podać dokładne wielkości. Można powiedzieć, że co miesiąc to jest ok. 100–200 km nowych torów, które są modernizowane. W sumie ponad 4,5 tys. km, 1667 przejazdów kolejowych, wiadukty kolejowe, drogowe itd. Prezentacja na temat przejazdów będzie uzupełniona w następnym punkcie porządku dziennego. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Otwieram dyskusję. Proszę pana posła Truskolaskiego. Prosiłbym o zwięzłe wypowiedzi z racji tego, że były głosowania i się przeciągnęły, a około południa, może ciut później, najprawdopodobniej odbędzie się głosowanie na sali plenarnej. Chodzi o to, żebyśmy się wyrobili, oczywiście w miarę możliwości.

Poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dobrze, panie przewodniczący, będę się streszczał. Widzę, że nie ma pana ministra, ale jest pan prezes i na pewno odpowie on na wszystkie nurtujące mnie pytania.

Panie prezesie, mam kilka pytań dotyczących inwestycji w województwie podlaskim. Po pierwsze, kiedy zakończy się remont linii kolejowej Białystok–Czyżew? Mówił pan wiele w swojej prezentacji o tej linii. Dobrze, że wreszcie został rozstrzygnięty przetarg – niestety będą opóźnienia w zakończeniu tej linii, bo jak wiemy, przetarg został rozstrzygnięty dużo później. Kiedy zakończy się ta inwestycja? Po drugie, jeżeli ta inwestycja się zakończy, to jaki będzie czas przejazdu między Białymstokiem a Warszawą? I po trzecie, jakie będą utrudnienia dla podróżujących między Białymstokiem a Warszawą? Czy będą uruchomione jakieś połączenia zastępcze, tak jak było w przypadku remontu innych odcinków na tej trasie?

Kolejne moje pytanie dotyczy północnej kolejowej obwodnicy Białegostoku. Na pewno pan prezes dobrze zna ten temat z uwagi na to, że pierwsze warianty zaproponowane przez PKP wywołały ogromny opór i sprzeciw społeczny. Jak wynika z odpowiedzi na interpelację, warianty 1–5 nie będą już brane pod uwagę, ale kolejne warianty są w grze. Powstaje chyba 8 lub 9 wariantów. Mam konkretne pytanie do pana prezesa. Który z wariantów będzie wybrany? Czy ta decyzja została już podjęta? I najważniejsze – czy przed podjęciem decyzji będzie jeszcze możliwość spotkania się z mieszkańcami, konsultacji? Jak wiemy, wiele z tych wariantów jest kontrowersyjnych i mieszkańcy nie zgadzają na nie z uwagi na to, że będą musiały być wyburzane nowe domy, np. w gminie Dobrzyniewo czy w gminie Wasilków. Chciałbym uzyskać konkretną odpowiedź na pytanie, kiedy zostanie wybrany wariant? Może już został wybrany? Do którego wariantu jest PKP najbliżej? Czy mieszkańcy będą mogli się jeszcze wypowiedzieć przed tym, jak ten wariant zostanie wybrany?

Kolejne pytanie. O tej inwestycji pan prezes też wspominał. Chodzi o Białystok–Ełk. Mówił pan o tym, że w tym roku zostaną rozpisane pierwsze przetargi. Chciałbym się dowiedzieć, kiedy ta inwestycja się zakończy, jeżeli przetargi rzeczywiście uda się rozstrzygnąć jeszcze w tym roku? Kiedy zostaną ogłoszone kolejne przetargi na kolejne odcinki: Ełk–Suwałki i Suwałki–Trakiszki? Nie przedłużając, panie przewodniczący, dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Myślę, że przyjmiemy taki tryb pracy, że trzy pytania – odpowiedź pana prezesa, trzy pytania – odpowiedź pana prezesa itd. Proszę, pan poseł Frysztak.

Poseł Konrad Frysztak (KO) – spoza składu Komisji:

Szanowni państwo, panie prezesie, jak pan doskonale wie, bo mieliśmy okazję wielokrotnie dyskutować na komitetach sterujących w Ministerstwie Infrastruktury dotyczących budowy linii Radom–Warszawa, chodzi o problem na linii kolejowej nr 8. Państwa strona internetowa oraz państwa rzecznik w wypowiedzi dla mediów informują, że już w grudniu tego roku ten odcinek będzie przejezdny. Według zapewnień PKP na przełomie grudnia i stycznia ma odbywać się ruch po jednym torze. Pytam zatem pana prezesa, na jakim etapie jest budowa obiektów mostowych, dwóch mostów nad rzeką Pacynką i nad rzeką Radomką? Na jakim etapie jest budowa wiaduktów na ulicy Kozienickiej i na ulicy Energetyków? Pytam również o to, jak wygląda sytuacja dotycząca porozumienia z gminą miasta Radomia? Przypomnę, że kiedy byłem jeszcze zastępcą prezydenta Radomia pana Radosława Witkowskiego wysyłałem na ręce pana prezesa projekt porozumienia, na który, według moich informacji, odpowiedź została przez państwa udzielona po ponad 12 miesiącach. To skandaliczne. Uważam, że w tej sytuacji nie jest możliwe dalsze wprowadzanie w błąd mieszkańców Radomia i ziemi radomskiej oraz informowanie ich o tym, że na przełomie 2020 r. i 2021 r. ruch na tej bardzo ważnej trasie, którą codziennie kilka tysięcy radomian dojeżdża do pracy w Warszawie, zostanie przywrócony. Myślę, że trzeba jasno powiedzieć: dość oszukiwania mieszkańców mojego miasta.

Panie prezesie, w tej sytuacji chciałbym również dopytać o kilka innych rzeczy, a mianowicie – czy wniosek o pozwolenie na budowę obejmuje obiekty mostowe, inżynieryjne, o których wspominałem? Czy państwo uzyskujecie również pozwolenie na budowę tych obiektów, czy tylko mówicie o inwestycji liniowej? Czy macie decyzję o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej na tym odcinku? W jaki sposób chcecie budować te inwestycje? I ostatnia rzecz w tym wątku, panie prezesie. Kiedy podacie realny termin przywrócenia ruchu, choćby po jednym torze, na relacji Radom–Warszawa na linii kolejowej nr 8?

Korzystając z okazji, że mam pana prezesa na tzw. widelcu, chciałbym również zapytać, kiedy, panie prezesie, przestaniecie oszukiwać mieszkańców Pionek i przesuwać termin przebudowy, modernizacji dwóch bardzo ważnych dworców w Pionkach? Chodzi o dworzec zachodni i dworzec główny. Od 12 miesięcy przesuwacie termin przebudowy tych dworców, co kwartał wskazujecie nowy termin i nic z tego nie ma. A przypomnę, że państwa projekt, program „Dworce", jest jedną ze sztandarowych obietnic rządów Prawa i Sprawiedliwości. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Pani poseł Matysiak.

Poseł Paulina Matysiak (Lewica) – spoza składu Komisji:

Dzień dobry, dziękuję za udzielenie głosu. Postaram się dosyć szybko zadać swój zestaw pytań, choć tych pytań jest całkiem dużo. Krajowy Program Kolejowy do 2023 r. to oczywiście jedna z największych inwestycji kolejowych w historii Rzeczypospolitej. Mam nadzieję, że uzyskam odpowiedź na postawione pytania.

W ostatnich latach wartość programu wzrosła trzykrotnie. Przygotowując się na dzisiejsze posiedzenie Komisji, bazowałam na danych z państwa sprawozdania. Ogółem, od początku realizacji KPK do dnia 31 grudnia 2019 r., wydatki wyniosły prawie 27 mld zł, ponad 35% wartości całego programu. Mamy więc trzy lata do zakończenia programu, zbliżający się koniec finansowania inwestycji z perspektywy budżetowej na lata 2014–2020, a tylko 1/3 środków wydaną na kolej. Usłyszeliśmy dzisiaj, że to nie jest 1/3, tylko trochę więcej, nieco powyżej 40%, ale moje odczucie jest takie, że budujemy zbyt wolno. W 7 lat chcecie państwo zbudować szprychy CPK, a przypomnę, że 15 lat trwał remont na linii kolejowej Katowice–Kraków, 12 lat trwają prace na linii Poznań–Wrocław i ten remont jest wciąż niezakończony. Pojawiają się różnego rodzaju problemy, m. in. z wykonawcą Astaldi, które zakończyły się klapą, opuszczeniem placu budowy i tym samym wielomiesięcznymi opóźnieniami w inwestycjach. Można podać także przykład

firmy Intercor, która mimo rocznego zamknięcia torów nie dokończyła ważnej linii Warszawa–Grodzisk. Jest też kwestia Rail Baltica, na której 4 lata po zamknięciu torów Warszawa-Tłuszcz wciąż nie osiągnięto zakładanej prędkości 160 km/h.

Niedawno złożyłam interpelację do ministra infrastruktury w sprawie opóźnień w inwestycjach realizowanych przez PKP PLK S.A. i do dziś nie uzyskałam na nią odpowiedzi. Pewnie dlatego, że nie ma się czym chwalić. We wrześniu ubiegłego roku „Rynek Kolejowy" informował o opóźnieniach w inwestycjach na liniach nr 1, 2, 3, 6, 7, 8, 9, 14, 20, 31, 32, 52, 133, 139, 146, 203, 207, 219, 271, 274, 281, 289, 405, 447, 582. Proszę państwa, to nie są szczęśliwe numery lotto, tylko stan, w jakim od 5 lat Prawo i Sprawiedliwość działa na rzecz kolei. Chciałabym się dowiedzieć, w jakim stanie są te inwestycje, co udało się zrobić, czy udało się coś przyspieszyć?

Kolejne pytanie będzie dotyczyło analizy rzeczowej, która jest ujęta w sprawozdaniu. Wyremontowano ponad 1,7 tys. km torów, wymieniono 1 tys. km sieci trakcyjnej, wyremontowano 322 perony kolejowe – i właśnie o te perony chciałabym zapytać. Andrzej Duda w kampanii wyborczej mówił o programie przystankowym. W tej chwili nie jest on wpisany w Krajowy Program Kolejowy i nie znajdziemy żadnego innego programu rządowego, który odnosiłby się do tej zapowiedzi. Minister Bittel zapewnia mnie, że trwają prace przygotowawcze realizowane przez PKP PLK, dlatego chciałabym uzyskać informacje dotyczące harmonogramu tych prac. Jak to wygląda? Które przystanki będą ostatecznie modernizowane, które będą budowane?

I jeszcze jedno pytanie. W programie zapisano, że do 2023 r. zmodernizowanych zostanie łącznie 9 tys. km torów. Jednak na zadane przeze mnie w interpelacji pytanie, dotyczące listy odcinków do modernizacji i ich długość, minister nie udzielił odpowiedzi. Dlatego jeszcze raz proszę o przedstawienie tej listy. Myślę, że parlamentarzyści powinni wiedzieć, jakie odcinki będą modernizowane. Wydaje mi się, że również członkowie i członkinie Komisji Infrastruktury tego nie wiedzą. Nikt chyba tego nie wie, może z wyjątkiem PKP PLK.

Jeszcze pytanie o poprawę jakości przewozów towarowych. Średnia prędkość kursowania pociągów towarowych na linii PKP PLK wyniosła w 2019 r. 26,6 km/h. Rok wcześniej było to 28 km/h. Docelowo prędkość ma wzrosnąć do 40 km/h. To pytanie kieruję także do wszystkich członków Komisji: czy państwo nie uważacie, że takie dane po prostu kompromitują Ministerstwo Infrastruktury? Cały kolejarski świat mówi o tym, że trzeba stawiać na transport intermodalny, że prędkość pociągów towarowych musi wzrosnąć, żeby była realną alternatywą dla transportu samochodowego. Co w tym zakresie zamierzacie państwo zrobić? Czy w ogóle jest jakikolwiek plan działań na rzecz tego, aby podnieść prędkość pociągów towarowych?

I może jeszcze jeden temat – kwestia bezpieczeństwa. PKP PLK, jako zarządca infrastruktury, umieścił żółte naklejki na przejazdach kolejowych. Mocno apelowałabym o zastąpienie żółtej naklejki wykorzystaniem monitoringu na przejazdach. To jest absolutnie kluczowe. Jak wygląda ta sprawa, czy państwo będziecie iść w tę stronę? Na tym już chyba zakończę i nie będę prywatnie dopytywać, jak wygląda stan inwestycji w moim rodzinnym Kutnie, ale ilekroć jadę do Warszawy, to… Nie wygląda to w każdym optymistycznie. Czy wszystko będzie gotowe zgodnie z zapowiedziami, panie prezesie? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Proszę o odpowiedź, panie prezesie.

Prezes zarządu PKP PLK S.A. Ireneusz Merchel:

Dziękuję bardzo, postaram się odpowiadać krócej, niż były zadawane pytania. Do pana posła Truskolaskiego, Czyżew–Białystok, stwierdzenie – inwestycja opóźniona. Odpowiem w dwóch zdaniach. Zakładano modernizację, rewitalizację tego odcinka linii przy prędkości docelowej do 160 km/h, która miała być osiągnięta na 60–70%. Pozostała miała być na poziomie 120–160 km/h. Zakładano likwidację mijanki, nie odbudowę żadnych stacji. Nie planowano, poza torami głównymi, zasadniczymi na stacji Białystok, modernizacji tej stacji. Zakładano tylko, że zmodernizowane zostaną tory główne, zasadnicze.

W chwili obecnej zmieniliśmy podejście i całkowicie zmieniliśmy zakres prac. W latach 2017–2019 powstał nowy projekt na miarę XXI wieku. Cała linia będzie modernizowana

do prędkości 200 km/h, będą budowane wszystkie przejazdy dwupoziomowe, nie będzie skrzyżowań kolizyjnych. Dobudowujemy nową stację i w stu procentach przebudowujemy stację Białystok, czyli rozmawiamy o zupełnie innym projekcie. Projekt, który byśmy realizowali, który był przygotowany w latach 2013–2015, był projektem, nie boję się tego określenia, kadłubowym.

Projekt Czyżew–Białystok będzie realizowany inaczej w stosunku do tego, jak był realizowany odcinek od Warszawy do stacji Sadowne, gdzie zamknięto linię na dwa lata. Warto powiedzieć, że w tej chwili nie przewidujemy całkowitego zamykania linii. Będzie najpierw wymiana jednego toru, później drugiego. Być może wystąpią tzw. krótkie domknięcia, kilku- lub kilkunastodniowe, w sytuacjach kolizyjnych. To tyle. Poza tym z przewoźnikiem Intercity są uzgodnienia, że tam gdzie będzie pociąg regionalny, mniejsza przepustowość, Intercity będzie zatrzymywało się na dodatkowych przystankach.

Obwodnica Białegostoku. Jakie warianty są w grze? Pan poseł sam wskazał, że w tej chwili jest analizowanych 8–9 wariantów, zadając jednocześnie pytanie, który wariant zostanie wybrany. Przepraszam bardzo, ale jak jest etap analizy, to jesteśmy na etapie analizy. Po analizie projektant przedstawi nam 3 lub 4 warianty. Założenie jest takie, że przedstawienie tych wariantów ma nastąpić jeszcze do końca września, żeby mogli w październiku ostatecznie zacząć analizować wybrane warianty i najlepsze rozwiązania. Zajmie to kilka miesięcy. Oczywiście będziemy prowadzić w tym zakresie konsultacje.

Białystok–Ełk – kiedy się zakończy inwestycja. W ramach obecnego Krajowego Programu Kolejowego środki finansowe wystarczą na modernizację stacji Ełk, gdzie będzie zbudowany ERCS. Stacja zostanie całkowicie przebudowana do zupełnie innych parametrów. Ogłoszenie przetargów planujemy w czwartym kwartale bieżącego roku, z realizacją do 2023 r. Jeśli natomiast chodzi o odcinek od Białegostoku do Ełku, to jesteśmy na końcowym etapie dokumentacji projektowej, który zakończy się pewnie na przełomie roku. Z chwilą pozyskania środków finansowych z nowej perspektywy, państwo wiecie najlepiej, że to będzie dopiero za rok, może później – wtedy natychmiast będziemy gotowi do ogłoszenia przetargu. Czas realizacji tego odcinka jest planowany na niecałe 3 lata, czyli zakładamy lata 2024–2025, w zależności od terminu pozyskania środków finansowych. Wtedy zostanie zakończona inwestycja od Warszawy do Białegostoku, łącznie do stacji Ełk. Ogłoszenie przetargu na odcinek Ełk–Trakiszki planujemy na przełomie 2023 r. i 2024 r., z realizacją do 2027 r.

Następne były pytania pana posła Frysztaka dotyczące odcinka Radom–Warszawa – kiedy odcinek będzie przejezdny, kiedy zakończą się prace itd. Chciałbym zauważyć jedną rzecz, a mianowicie, że w 2017 r. podpisaliśmy umowę z wykonawcą, który miał opracować projekty budowlane oraz przygotować realizację inwestycji. Projektant uzyskał do celów projektowych mapę potwierdzoną przez miasto, przygotowany został projekt – jednocześnie rozpoczęły się prace, które były możliwe do kontynuowania w ramach tzw. prac przygotowawczych lub tam, gdzie były wydawane pozwolenia. W maju bieżącego roku wykonawca wystąpił o pozwolenie na budowę, składając mapy, ale miasto Radom stwierdziło, że te mapy są już nieaktualne, poleciło sporządzić mapy do celów projektowych od początku i zmienić naniesienia.

W tej chwili aktualizacja map została zakończona, ale mamy kilkumiesięczny poślizg związany z przygotowaniem map od początku. Z tego co wiem, wstępnie na 21 września jest planowany ZUD w Radomiu, na którym, mam nadzieję, będzie przyjęta dokumentacja. W październiku powinniśmy otrzymać pozwolenie na budowę. Cały czas wskazywaliśmy, że jeżeli pozwolenie będzie w maju lub czerwcu, to pięć lub sześć miesięcy od uzyskania pozwolenia na budowę będzie gotowa przejezdność, przynajmniej po jednym torze. Jeśli pozwolenie otrzymamy w okresie październik–listopad, to również mogę zadeklarować termin sześciomiesięczny. Natomiast zwracam uwagę, że pozwolenie może nam się przytrafić w warunkach zimowych i możemy mieć problem. Jeżeli będzie faktycznie zima, to wszystko nam się przesunie o okres zimowy. Jeśli zimy nie będzie lub będzie ona taka jak w ostatnich kilku latach, to pewnie będziemy ten projekt realizować tak, jak wskazałem, czyli w okresie sześciu miesięcy od uzyskania pozwolenia na budowę.

Pytanie o to, czy mamy wszystkie pozwolenia. Nie, wszystkich pozwoleń jeszcze nie mamy. Przebudowa dworców nie leży w gestii spółki PKP Polskie Linie Kolejowe.

Pytanie pani poseł Matysiak, dotyczące wartości programu, że wzrosła ona trzykrotnie. Faktycznie ta wartość nie wzrosła trzykrotnie. Na początku wynosiła ona 66 mld zł, a obecnie jest to niecałe 76 mld zł, czyli wzrost wyniósł niecałe 10 mld zł, jeżeli chodzi o wartość Krajowego Programu Kolejowego. Trzykrotny wzrost rzeczywiście nastąpił, ale w stosunku do WPIK, który był realizowany w latach 2007–2013. Jeśli tak na to spojrzymy, to faktycznie realizujemy program o wartości trzykrotnie większej i idą za tym sprawy rzeczowe.

Kwestia wydatków. W tej chwili mamy wydatki na poziomie ok. 33 mld zł. Są jeszcze rozliczenia na koniec sierpnia itd. Program jest oczywiście bardzo ambitny, ale jak pokazuje sytuacja – wykres, który jest w tej chwili wyświetlony, pokazywałem go już w czasie prezentacji; porównanie, gdzie jesteśmy, a gdzie byliśmy w poprzedniej perspektywie finansowej – są to dwa różne światy i nie boję się tego tak określić. Wtedy były realizowane inwestycje na poziomie 2–3 mld zł, w ostatnim roku ok. 7 mld zł. Obecnie te inwestycje są już na poziomie 8–9 mld zł. W tej chwili tę wielkość znacznie przekroczymy i wejdziemy w wynik dwucyfrowy, jeżeli chodzi o realizację inwestycji. Oczywiście zadanie jest ambitne, to się zgadza, ale nie boję się ambitnych zadań i po to jestem, razem z moim zespołem, żeby takie zadania zrealizować.

Odcinek Katowice–Kraków modernizowano15 lat – tak i warto o tym pamiętać. Do 2016 r. zmodernizowano tylko niewielki fragment. W 2017 r. weszliśmy na plac budowy i już jesteśmy na etapie końcowym. Zbliżamy się do zakończenia tej inwestycji. Jeszcze w tym roku pociągi pojadą z czasem przejazdu, najszybszy ok. 60–65 minut, a na koniec przyszłego roku szybkie pociągi, niezatrzymujące nigdzie się między Krakowem a Katowicami, będą jeździły w czasie 45–50 minut. To zrealizowaliśmy w ostatnich trzech latach.

Jeżeli chodzi o firmę Astaldi, to jest to przykład podjęcia naszych działań. Przykładowo, w ramach poprzedniej perspektywy na odcinku Katowice–Kraków upadły dwie firmy, szukano nowych wykonawców, inwestycja stanęła na trzy lata, na drugim odcinku na cztery. Pół roku po zejściu o Astaldi z placu budowy weszliśmy już w ramach zadań na realizację tego kontraktu. Działania były więc podejmowane zdecydowanie szybciej niż w poprzedniej perspektywie.

Na linii Warszawa–Tłuszcz nie uzyskano 160 km/h – oczywiście, że tak. Warunki energetyczne, które wymagają budowy nowych podstacji, są realizowane. Wykonawca deklaruje realizację tych podstacji na przełomie 2021 r. i 2022 r. Zakładamy, że już w rozkładzie na 2021 r. i 2022 r. pojedziemy do stacji Czyżew z prędkością 160 km/h, a po zakończeniu inwestycji do Białegostoku, po uzyskaniu certyfikacji ETCS, realnie w 2024 r., będziemy mogli jeździć z Warszawy do Białegostoku z prędkością 200 km/h.

To, że „Rynek Kolejowy" informował o opóźnieniach inwestycji… 90% wszystkich projektów inwestycyjnych, jak wspomniałem na początku odpowiedzi na pytania mówiąc o odcinku Czyżew–Białystok… Zmieniliśmy projekt i tak naprawdę teraz realizujemy inny projekt, niż zakładano pierwotnie. Niestety, ale w zdecydowanej większości projektów musiały następować zmiany. Były to zmiany techniczne, bo na przykład ktoś z góry zaznaczył w ramach finansowania kwotę 500 mln zł i były pod to cięte zadania rzeczowe. W rzeczywistości okazało się, że musimy pewne sprawy wykonać, m.in. w przypadku Radomia przyjęto wymianę gruntu na odcinku 5 km, a realizowanych jest 30 km. Tak wyszło, swoją drogą, ale pan poseł o tym zapewne doskonale wie.

Modernizacja torów. 9 tys. km torów jest w tych projektach wskazane i jeżeli będzie taka potrzeba, to oczywiście przekażemy informacje na ten temat.

Program przystankowy. Ten program został ogłoszony przez pana prezydenta Andrzeja Dudę – zwracam na to uwagę. Program przystankowy zawierał i zawiera 200 lokalizacji peronów. Według naszego rozpoznania tych peronów potrzeba w skali kraju ponad 700 i codziennie do spółki przychodzą wnioski o nowe perony. Bardzo nas to cieszy, bo to znaczy, iż jest bardzo duże zapotrzebowanie. Ten program będzie wpisany w ramy działalności spółki. Procedura w tej chwili trwa. Oczywiście pan minister pewnie mógłby na ten temat powiedzieć więcej, ale program jest procedowany i w najbliższym czasie zostanie wpisanych na jego realizację miliard nowych środków. Obecnie ogłosiliśmy już 3 przetargi na realizację projektów, czterdzieści kilka mamy przygotowanych.

Zakładamy, że jeszcze w październiku, w czwartym kwartale, ogłosimy kolejne przetargi na czterdzieści kilka lokalizacji. Zgadzam się, że zapotrzebowanie jest bardzo duże i pewnie aż by się chciało, żeby było zrealizowanych więcej, ale to znaczy, że przystanki, które przez wiele lat były likwidowane, w tej chwili są odbudowywane. Powstaje wiele nowych, wiele jest przesuwanych o kilometr lub dwa, wydłużane są perony itd.

Prędkość handlowa. Przy tak ogromnym procesie inwestycyjnym będę zadowolony, kiedy przez dwa, trzy najbliższe lata będziemy utrzymywać prędkość handlową na tym poziomie. Ogrom zamknięć, trzykrotnie więcej zamknięć, niż to było jeszcze kilka lat temu, a prowadzimy ruch pociągów – punktualność na sieci jest na poziomie podobnym, jak była wcześniej... Pociągów przybywa, pasażerów przybywa, ładunki globalnie są w tym roku na podobnym poziomie jak w ubiegłego roku, mimo pandemii. Zakładamy, że przyszły rok będzie odbiciem w górę. Docelowo chcemy, żeby do 2030 r. prędkość handlowa, po zakończeniu realizacji programu, była na poziomie co najmniej 50 km/h. 40 km/h to nie jest prędkość docelowa, tylko etap przejściowy, który pewnie będzie zrealizowany. Jeżeli chodzi o pociągi intermodalne, to prędkość handlowa już w tej chwili jest powyżej 50 km/h. Nie można więc mówić, że pociągi intermodalne kursują z prędkością dwudziestu paru kilometrów na godzinę.

Żółta naklejka i monitoring. Oczywiście, wszystkie modernizowane przejazdy są wyposażane w monitoring. Ten program wdrożyliśmy i od kilku lat go realizujemy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Przystępujemy do kolejnej tury pytań. Proszę pana posła Mroczka.

Poseł Czesław Mroczek (KO):

Panie ministrze, panie prezesie, szanowni państwo, chcę spytać o linię kolejową nr 2, modernizację na odcinku Warszawa–Mińsk Mazowiecki, czyli w układzie metropolitalnym Warszawy. Od kilku lat zapowiadacie państwo modernizację tej linii kolejowej, i słusznie, bo jeżeli chodzi o potoki pasażerskie, to jest linia o jednym z największych natężeń w Polsce. Słyszę, że podpisaliście państwo studium wykonalności z terminem wykonania na 2022 r. Jaki zatem jest planowany termin realizacji tej linii? Jeżeli dopiero za dwa lata będziemy mieli studium wykonalności, to rysuje się odległy termin realizacji. Bardzo proszę o odpowiedź na to pytanie.

I jeszcze, w świetle zapowiedzi pana przewodniczącego, kwestia dotycząca drugiego punktu porządku dziennego związanego z bezpieczeństwem. Może się on nam dziś nie zmieścić, dlatego od razu zapytam o sprawy związane z bezkolizyjnymi przejazdami na tej samej linii kolejowej nr 2, jeżeli chodzi o miasta Mińsk Mazowiecki i Mrozy. Dlaczego do tej pory te zadania nie są niezrealizowane? Przy okazji modernizacji tej linii nie zrealizowano zadań w tym zakresie i konsekwentnie nie ma działań ze strony PKP PLK, aby te zadania zrealizować. Kuriozalną sytuację mamy w mieście Mrozy. Doszło bowiem do procesu sądowego, w którym miasto domaga się realizacji tego zadania, ponieważ było ono wpisane jako wymóg formalny, prawny, w pozwoleniu na budowę związaną z przebudową linii kolejowej. PLK jest w tej chwili w sporze sądowym z miastem, w którym to miasto domaga się wykonania obowiązków zapisanych najpierw w decyzji lokalizacyjnej, a później w pozwoleniu na budowę.

W związku z tym proszę o szczegółowe informacje dotyczące tego, dlaczego PKP PLK nie zrealizowało zadań związanych z bezkolizyjnymi skrzyżowaniami? Chcę przypomnieć jeszcze raz, że jest to linia o bardzo dużym natężeniu w zakresie zarówno przewozów pasażerskich, jak i przewozów towarowych. Zrealizowanie bezkolizyjnych skrzyżowań z punktu widzenia bezpieczeństwa, jak i też normalnego funkcjonowania tych miejscowości, podzielonych przez linię kolejową, powinno być wykonane już dawno temu. Proszę o odpowiedź i dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Pan poseł Sterczewski.

Poseł Franciszek Sterczewski (KO):

Szanowny panie prezesie, panie ministrze, szanowni państwo, chciałem zadać pytanie w sprawie największej stacji kolejowej w Polsce, jeśli chodzi o liczbę pasażerów, którzy z niej korzystają, tzn. o stację i dworzec Poznań Główny. W tym roku, gdzieś w okolicach stycznia–lutego, został podpisany list intencyjny między miastem Poznań a PKP w sprawie przebudowy i poprawy tej sytuacji. W połowie roku mieliśmy usłyszeć o dialogu, dzięki któremu miała być wyłoniona pracownia, która następnie miała zaproponować kształt tej przebudowy. Chciałbym zatem spytać, po pierwsze, jak się ma ta sprawa, jak wygląda kontynuacja oraz jakie są państwa plany w sprawie zwiększenia przepustowości na stacji Poznań Główny? Czy planujecie państwo w najbliższych latach zwiększenie liczby torów szlakowych, dzięki czemu mogłoby odjeżdżać z Poznania więcej pociągów, mogłaby się zwiększyć częstotliwość odjazdów, a dzięki temu mogłaby wciąż rosnąć liczba pasażerów korzystających z tej stacji? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Pan poseł Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (KO):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Moje pytanie dotyczy linii kolejowych nr 97 i 190. Powiem tylko, że niestety te linie zostały uznane przez rząd Prawa i Sprawiedliwości za drugorzędne, zostały niejako przekazane na rzecz samorządu, zwłaszcza linia nr 190, co jest o tyle zastanawiające, że od 5 lat rząd komunikuje potrzebę rewitalizacji linii, potrzebę działań zmierzających do intensywnego wykorzystania tych linii. Tymczasem linia nr 190, która łączy Bielsko–Białą z Cieszynem, została pozostawiona sama sobie i niszczeje, jest rozkradana, znikają kolejne elementy infrastruktury. I to wszystko przy biernej postawie rządu i Ministerstwa Infrastruktury. Stoi to oczywiście w sprzeczności z powszechnie komunikowanym przywiązaniem do transportu kolejowego. Na szczęście zadziałały samorządy i planują one wykorzystać tę linię do oczywistego połączenia ważnych ośrodków na Podbeskidziu, Śląsku Cieszyńskim i Żywiecczyźnie.

Moje pytanie brzmi tak: jakie są szanse na to, żeby projekt samorządowy, dotyczący modernizacji linii nr 190 na odcinku Bielsko–Biała-Skoczów i linii nr 97 na odcinku Żywiec–Sucha Beskidzka, uzyskał dofinansowanie w ramach projektu, który będzie składany? Szacowane koszty wyniosą ok. 217 mln zł, natomiast możliwość dofinansowania z tzw. programu „Kolej+" może wynosić nawet 85%. W związku z tym moje pytanie jest po pierwsze takie: czy w ogóle takie projekty będą brane pod uwagę? A po drugie: czy ten projekt złożony przez samorządy będzie mógł uzyskać dofinansowanie? I oczywiście jakie są szanse na uzyskanie tego dofinansowania? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Panie prezesie, proszę o udzielenie odpowiedzi.

Prezes zarządu PKP PLK S.A. Ireneusz Merchel:

Już wrócił pan minister.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Rzeczywiście, jest już pan minister.

Poseł Mirosław Suchoń (KO):

Czy mogę zadać jeszcze jedno pytanie?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę.

Poseł Mirosław Suchoń (KO):

Dosłownie trzy zdania. Wielkim problemem dotyczącym osób, które mają ograniczoną możliwość poruszania się w przestrzeni związanej z infrastrukturą kolejową, jest to, że pociągi często nie zajmują torów najbliżej dworca kolejowego, czyli tych, gdzie najłatwiej jest takim osobom dotrzeć, tylko wjeżdżają na perony położone w jakimś oddaleniu. W związku z tym trzeba przejść kładką lub jakimś przejściem podziemnym. Czasami są udostępniane łatwiejsze przejścia przez tory, ale również one mają swoje ograniczenia.

Czy myślą państwo, żeby jednak w rozkładach jazdy i w planowaniu przebiegu uwzględnić, by pociągi, zwłaszcza dalekobieżne, w których dodatkowo dochodzi do konieczności transportu różnego rodzaju bagażu, zajmowały tor jak najbliżej dworca? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Dziękuję bardzo. Chciałem przeprosić za to, że wychodziłem, ale wychodziłem nie bez powodu, ponieważ poszedłem połączyć się z ludźmi, którzy obchodzą dzisiaj Europejski Dzień Maszynisty. Obchody są organizowane przez Związek Zawodowy Maszynistów. Wysokie Prezydium upoważniło mnie do przekazania pozdrowień od państwa posłów dla maszynistów, którzy się rewanżują pozdrowieniami i zapowiadają, że będą mieli dla państwa inicjatywy legislacyjne. Proszą, żeby się przygotować. Jako osoba w miarę solidna staram się wiernie powtórzyć ich słowa i przekazuję podziękowania za państwa zaangażowanie w kwestie kolejowe.

Chciałbym odpowiedzieć na ostatnie pytanie. Jakby pan poseł Suchoń był uprzejmy pominąć introdukcję swojej wypowiedzi, to byłaby ona osadzona na merytoryce i mogłaby wskazać, że jest dokładnie odwrotnie, niż powiedział pan poseł. To rząd Prawa i Sprawiedliwości przygotował i realizuje program „Kolej+”, w ramach którego samorządy złożyły aplikacje. Zatem ta narracja o odrzuceniu, o zapomnieniu, o dalekim odejściu nie jest dobra na posiedzenie Komisji Infrastruktury, tylko nadaje się bardziej na salę plenarną. Tak w mojej ocenie, jeśli już.

Z całą pewnością wszystkie projekty, blisko 100, złożone na kwotę dwudziestu paru miliardów złotych, będą oceniane. Wszystkie jednakowo, tak aby te najlepsze, które przyniosą najwięcej korzyści pasażerom i lokalnym społecznościom, zostały przyjęte. Głęboko nie zgodzę się więc z oceną, że odrzucamy jakieś linie kolejowe, że rezygnujemy z ich modernizacji. Krajowy Program Kolejowy jest najlepszym dowodem na to, iż tak nie jest, bo został on choćby powiększony o blisko 11 mld zł, że nie będę wspominał o zakresach rzeczowych. I to tyle.

Jeśli chodzi o pytanie pana posła Sterczewskiego, to mam wrażenie, że ono dotyczyło dworca Poznań, przynajmniej w jego pierwszej części. Takie odniosłem wrażenie. List intencyjny z miastem Poznań podpisało chyba PKP, a więc to nie jest ten temat, który teraz omawiamy. Z przyjemnością udzielimy jednak odpowiedzi w stosowny sposób, a w zakresie przepustowości to już oddam głos panu prezesowi, bo tam też są podejmowane określone działania.

Natomiast tak w ogóle, generalnie, jeśli chodzi o dostępność obsługi osób z ograniczeniami w poruszaniu się, to oczywiście i zarządca infrastruktury, i wszyscy przewoźnicy dokładają wszelkiej możliwej staranności, żeby takim osobom jak najlepiej zabezpieczyć dostęp do pociągu, do dworca i do infrastruktury. Nie wszędzie jest to jednak możliwe z takich przyczyn, że przez wiele lat nie podejmowano w tym zakresie takich działań. Każda inwestycja kolejowa realizowana w tej chwili musi być zgodna z technicznymi specyfikacjami interoperacyjności w zakresie dostępności dla osób z ograniczeniami w poruszaniu się. Wszystkie działania muszą to uwzględniać i jest to wymóg podstawowy. Nikt się już nad tym nie zastanawia, czy przypadkiem ze względu na oszczędności nie poniechać tego typu działań. Taka myśl jest także, z całą pewnością, podejmowana przy konstruowaniu rozkładu jazdy, ale nie zawsze jest to możliwe do spełnienia. Będziemy tego rodzaju działania podejmowali intensywnie i konsekwentnie, zarówno w ramach bieżącego KPK, jak i w ramach działań, które zostaną zaplanowane do realizacji w kolejnej perspektywie unijnej, w następnym budżecie, który – na co liczę – będzie równie dobry, jak nie lepszy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Proszę, panie prezesie.

Prezes zarządu PKP PLK S.A. Ireneusz Merchel:

Postaram się krótko uzupełnić. Jeśli chodzi o linie, które są już ujęte w ramach „Kolej+”, to nie będę się powtarzał, natomiast powiem kilka zdań na temat zwiększenia przepusto-

wości i poprawy dostępu na dworcu Poznań Główny. Przypomnę, że budujemy dodatkowy peron i przejście podziemne w Poznaniu, ale bardzo ważna jest modernizacja linii na odcinku Poznań–Rokitnica. Budujemy dodatkowe przystanki, mamy też przygotowany projekt. Mamy nadzieję, że to będzie jeden z pierwszych projektów, który zostanie zrealizowany, a mianowicie modernizacja tzw. towarowej obwodnicy Poznania. Obsługiwała ona dotychczas ruch towarowy, a stanie się obwodnicą miejsko-aglomeracyjną w ruchu pasażerskim.

Szereg zadań jest więc podejmowanych, nie wspominając już o tym, że nie tak dawno cała stacja Poznań Główny została przebudowana. Jeśli chodzi o linie dojazdowe, to też przygotowujemy teraz dokumentację. Wyjazd z Poznania w kierunku Kunowic – tam pewnie też będzie modernizacja i będzie następowała poprawa dostępności.

Jeżeli chodzi o linię Warszawa–Mińsk, to prawda, że rozpoczęliśmy niedawno realizację studium wykonalności z terminem realizacji do 2022 r. Studium wykonalności pokaże, jaki zakres prac jest niezbędny. Przypomnę, że trzy lata temu podjęliśmy decyzję, a niecałe dwa lata temu opublikowaliśmy dokument, tzw. Master Plan dla aglomeracji warszawskiej, a tak naprawdę dla całego Mazowsza, który wskazał, że z Warszawy w każdym kierunku powinny być linie czterotorowe. Przy założeniu, że ruch aglomeracyjny i ruch dalekobieżny zostaną rozdzielone. Kiedy będzie realizacja tego projektu? Chcielibyśmy, żeby jak najszybciej, ale pamiętajmy o potrzebach inwestycyjnych w skali całego kraju. Kwota jest ogromna. My szacujemy ją na ok. 300 mld zł. To nie jest tylko jedna perspektywa. To są trzy lub cztery perspektywy finansowe. Będziemy to stopniowo realizować. W tej perspektywie na pewno zaczniemy modernizację na odcinku Otwock–Warszawa. W tej chwili jesteśmy na etapie końcowym wyboru wykonawcy na odcinek Warszawa Wschodnia–Warszawa Wawer. W nowej perspektywie Otwock do Wawra to już będzie linia czterotorowa. W najbliższej perspektywie chcemy też zrealizować dobudowę dwóch torów do Tłuszcza, przygotowujemy dokumentację do Legionowa itd. To wszystko jest związane z poprawą funkcjonalności aglomeracji warszawskiej, ale nie tylko, bo budowa dodatkowych torów jest również w innych aglomeracjach. Na przykład w Krakowie, gdzie dobudowujemy tory i będzie linia czterotorowa przez centrum Krakowa, gdzie zostanie rozdzielony ruch aglomeracyjny i powstanie tzw. kolej miejska.

Jeszcze kwestia mostów w miastach Mińsk i Mrozy. Przypomnę, że mamy projekt, który jest określany jako tzw. projekt wiaduktowy. Chodzi o obiekty inżynieryjne. Niestety, miasta Mińsk i Mrozy były analizowane, ale nie została złożona ostateczna deklaracja przystąpienia do programu z powodu środków finansowych. Zgadzam się, że na pewno jest potrzebne, tak jak na wielu innych obiektach, zastępowanie skrzyżowań w poziomie szyn skrzyżowaniem dwupoziomowym. Ciekawa jest informacja mówiąca, że wiadukt miał być wybudowany. Przypomnę, że ta deklaracja jest z 1997 r. Realizacja inwestycji miała miejsce w latach 2000– 2005. Wtedy było zobowiązanie, że wiadukt zostanie wybudowany, zgadzam się. Dotarliśmy do dokumentów sprzed ponad 20 lat, analizujemy je. Potwierdzam, że jest zasadność takiej budowy i pewnie trzeba będzie podjąć działania, aby w przyszłości, w możliwie najbliższym czasie ten wiadukt wybudować, ale na pewno już ze środków nowej perspektywy, a nie obecnej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Jeszcze dwa ostatnie głosy, bo innych już nie widzę. Proszę, pan poseł Grabarczyk.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję bardzo. Panie ministrze, panie prezesie, szanowni państwo, kilka pytań dotyczących tej perspektywy i realizowanego programu. Czy pan prezes może przedstawić dane dotyczące długości linii, które w ramach tego programu podlegają elektryfikacji? Otrzymaliśmy informację o elektronicznym systemie sterowania, ile linii rocznie oddajemy. Mamy informację o komputerowym sterowaniu na przejazdach, ale wciąż mamy linie, które są eksploatowane, a nie zostały zelektryfikowane. Brakuje nam informacji na temat tego, czy to jest w planach i ile z tych planów zrealizowaliśmy. To takie pytanie ogólne.

Pytanie szczegółowe. Muszę zapytać o przedłużający się montaż tarcz, które mają drążyć tunel między Łodzią Fabryczną i Łodzią Kaliską. Mamy już przesunięcie w realizacji tej inwestycji. Czy nie wyjdziemy poza horyzont 2023 r.? To pytanie staje się coraz bardziej aktualne. Chciałem także zapytać, jak przebiega realizacja udrożnienia drugiego wiaduktu na Łodzi Kaliskiej?

I jeszcze dwa pytania, już perspektywiczne. Jedno wywołane przez samorządowców, którzy zostali przez PKP PLK zelektryzowani wizją budowy nowej linii Łódź– Rzgów– Tuszyn– Piotrków Trybunalski. Czy PLK przewiduje, żeby wprowadzić ją do programu jeszcze w tej perspektywie, czy to jest kwestia dużo dalszej przyszłości? Drugie pytanie dotyczy linii nr 16, czyli nowego połączenia Łódź–Kutno. Tam wciąż mamy linię jednotorową, a po zakończeniu inwestycji tunelowej otworzy nam się zupełnie nowa szansa na połączenia w kierunku północnym. Czy ta linia będzie realizowana jako dwutorowa i czy w nowym przebiegu, czy tylko będzie dobudowywana nowa nitka przy istniejącej jednotorowej? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Pan Adrian Furgalski.

Prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Adrian Furgalski:

Dziękuję, panie przewodniczący. Też chciałem prosić o możliwość zadania pytania dotyczącego skoku w przyszłość. Nie wiedziałem, czy można, ale skoro poseł Cezary Grabarczyk już taki wykonał, to się cieszę. Mamy za pasem nowy rok, nową perspektywę, także pieniądze z europejskiego funduszu na odbudowę gospodarek w związku z COVID. Pan minister Bittel mówił wcześniej, że trwają prace nad nowymi projektami, bo to jest właśnie taka rzecz niepokojąca dla firm wykonawczych. Biorąc pod uwagę złe doświadczenia, nie najlepsze doświadczenia z przejścia pomiędzy poprzednimi perspektywami, boją się one dołka inwestycyjnego. Dlatego pytanie jest takie, pan minister i pan prezes na pewno to mają w głowie: jak wygląda stan przygotowań? Ile studiów wykonalności i projektów mamy już gotowych? Ile z tego jest w fazie przygotowawczej? Ile to jest warte w miliardach złotych, a to, o czym można powiedzieć w kilometrach, to w kilometrach?

Jeśli idzie o fundusz odbudowy, o nasz krajowy plan odbudowy, to co jakiś czas dopytuję o kolejne szczegóły. Pojawiła się taka informacja, że został, i bardzo dobrze, zgłoszony do tego programu projekt nowego systemu rezerwacji biletów zastępujący to dziadostwo z lat 90. Nie chcę teraz pytać o ten system, tylko jeśli można, poprosiłbym o więcej szczegółów, niż usłyszałem miesiąc temu, kiedy o tym rozmawialiśmy, dotyczących poziomu wydatków na kolej. Jakiego rodzaju projekty będą mogły wejść do programu odbudowy? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Proszę bardzo, jeszcze pan.

Ekspert w Departamencie Nadzoru II Ministerstwa Aktywów Państwowych Tomasz Małecki:

Tomasz Małecki, Ministerstwo Aktywów Państwowych. Szanowny panie prezesie, odpowiadając na pytanie pani poseł Matysiak, wspomniał pan, że część przystanków z programu przystankowego, które były zlikwidowane, będą teraz odbudowywane. Mam pytanie, jak duża jest skala tego zjawiska, tzn. ile przystanków zlikwidowanych będzie odbudowywanych?

Drugie pytanie – ile z tych zlikwidowanych przystanków zostało zlikwidowanych w ciągu ostatnich 10 lat? I pytanie ostatnie – czy według pana prezesa nie spełnia to przesłanek niegospodarności, że wcześniej przystanki zlikwidowaliśmy, a teraz będziemy musieli, jako spółka PKP PLK, z dotacji ze środków m.in. z budżetu państwa, ponieść ponownie koszty ich odbudowania?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Panie ministrze, panie prezesie.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Program przystankowy, wydaje mi się, będzie z całą pewnością do omówienia, jak go państwu zaprezentujemy. Myślę, że nastąpi to w najbliższych dniach. Po wpisaniu przez Zespół Programowania Prac Rządu zostanie on pokazany opinii publicznej. Założenia są znane, liczby są znane. Nie sądzę, żeby pan prezes, teraz go trochę wyręczam, był w stanie w tej chwili odpowiedzieć na pytanie, ile przystanków z tego programu zostało zlikwidowanych w ostatnich 10, 15 czy 20 latach.

Ekspert w Departamencie Nadzoru II MAP Tomasz Małecki:

Rozumiem, że takie przystanki jednak były, skoro takie sformułowanie padło.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Jeżeli pan pozwoli. Zapewne były…

Prezes zarządu PKP PLK S.A. Ireneusz Merchel:

Wypowiedź poza mikrofonem: Nie było dobrego przystanku... One nie były odbudowywane, a to jest różnica.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Jeśli już, panie prezesie, to proszę do mikrofonu.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Można to z całą pewnością przeanalizować. Pytanie jest tylko, czy na etapie opracowywania programu przystankowego, czy w jakichś innych okolicznościach? To z całą pewnością.

Co do pytań dotyczących elektryfikacji, to można mówić o elektryfikacji jako o całkiem nowej elektryfikacji i jako o elektryfikacji będącej modernizacją istniejącej sieci. Te dane będziemy musieli jeszcze zagregować i przekażemy je panu posłowi, panu ministrowi, w stosownej formule. O TBM w Łodzi to pan prezes zaraz powie, przekaże najnowsze informacje.

Jeśli chodzi o pytanie pana Adriana Furgalskiego, to jeszcze nie jesteśmy gotowi do tego, aby mówić o konkretach, które projekty wchodzą do KPO czy do przyszłego KPK. Ta dyskusja się toczy. Chcemy, żeby projektów kolejowych było jak najwięcej i to jest oczywista intencja. Rozumiem, że znajdzie ona także wsparcie ze strony Komisji Infrastruktury.

Jeżeli natomiast chodzi o liczbę przygotowanych projektów i ich wartość, to już to komunikowaliśmy. Jest to ok. 43 mld zł. Tyle jest przeznaczone na realizację projektów. Czy ostatecznie będzie to 41 mld zł, czy 45 może mld zł – będzie to oczywiście zależeć od rozstrzygnięć przetargowych. Taka jest szacowana wartość. Ta wartość nie obejmuje działań, które mogłyby zostać wprowadzone w dość krótkim czasie w ramach uproszczonych procedur związanych z rewitalizacjami linii, czyli odtwarzaniem parametrów, których już nie ma, a były przypisane do określonej linii kolejowej i które z kolei mogłyby być umieszczane w Krajowym Programie Odbudowy. Taki pakiet też jest. Myślę, że Ministerstwo Infrastruktury, sektor kolejowy są tymi częściami wnioskodawców, którzy mają naprawdę duży program. W tej chwili pracują grupy robocze, w te działania zaangażowanych jest mnóstwo ekspertów, strona społeczna też, więc prace się posuwają. Zobaczymy, co z tego wyniknie. Liczę, że nasz wspólny lobbing na rzecz projektów kolejowych odniesie dobry rezultat. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Już zamknąłem listę pytań i mówców. Uprzedzałem, że mamy zaraz…

Ekspert w Departamencie Nadzoru II MAP Tomasz Małecki:

Ale nie dostałem odpowiedzi na pytania.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Chwileczkę, pan reprezentuje Ministerstwo Aktywów Państwowych, tak?

Ekspert w Departamencie Nadzoru II MAP Tomasz Małecki:

Tak.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

To w takim razie myślę, że w ramach dyskusji międzyresortowych…

Ekspert w Departamencie Nadzoru II MAP Tomasz Małecki:

Przepraszam, panie przewodniczący, ale jesteśmy na posiedzeniu Komisji i chciałbym poprosić, żeby szanowny pan prezes odniósł się do pytania. Widzę, że pan prezes ma naprawdę bardzo szczegółową wiedzę na temat inwestycji, które są prowadzone, więc być może posiada informacje, o które zapytałem.

Pełnomocnik zarządu ds. legislacyjnych Związku Miast Polskich Marek Wójcik:

A ja, panie przewodniczący, chciałem prosić o głos po wypowiedzi pana ministra. Potrzebuję 30 sekund.

Poseł Mirosław Suchoń (KO):

Rząd nie rozmawia ze sobą?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dobrze, w takim razie jeszcze dwie minuty. Najpierw pan przewodniczący Król.

Poseł Piotr Król (PiS):

Przepraszam, ale sytuacja jest jednak dość nietypowa. Osoba, która się przedstawia jako reprezentant jednego ministerstwa, nie odróżnia w innym ministerstwie ministra od prezesa, więc ja naprawdę… Chciałbym zaapelować do pana, który się przedstawił jako reprezentant ministerstwa. Państwo macie ze sobą kontakt na co dzień, w przeciwieństwie do posłów. Niech pan podejdzie do pana ministra na roboczo. Poproszę pana ministra Bittela, żeby może przekazał jakiś numer telefonu. Wtedy pan sobie to wyjaśni, natomiast to co pan robi teraz, najdelikatniej mówiąc, nie stawia rządu w najlepszym świetle, który w mojej ocenie pracuje dobrze. Proponowałbym, żeby skonsultował się pan z ministrem Bittelem na roboczo, a nie wprowadzał tego typu atmosfery, bo to naprawdę niedobrze świadczy o sprawach, na których, jak myślę, wszystkim nam powinno zależeć. Bardzo więc prosiłbym o robocze konsultacje. Pan minister Bittel jest znany z tego, że jest człowiekiem bardzo życzliwym, więc z pewnością chętnie przekaże panu numer telefonu do siebie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Proszę państwa, zamknąłem już listę mówców. Dopuszczę jeszcze tylko przedstawiciela strony społecznej, ale naprawdę, tylko 30 sekund.

Pełnomocnik zarządu ZMP Marek Wójcik:

Dziękuję, panie przewodniczący. Państwo posłowie, panie ministrze, w kontekście pana wypowiedzi chciałem prosić w kontekście kolejnej perspektywy, kolejnego programu, o to, żebyście państwo, bo pan minister wspomniał, że prowadzicie państwo jakieś rozmowy dotyczące kolejnej perspektywy po 2023 r., żebyście zechcieli zauważyć samorządy terytorialne, które są niezwykle istotnie i żywo zainteresowane tym, jakie projekty będą proponowane. Na dzień dzisiejszy nie czujemy tego, że państwo z nami rozmawiacie. W związku z tym uprzejma prośba o nawiązanie szerszego kontaktu z samorządami regionalnymi oraz lokalnymi, których dotyczą potencjalne projekty. Jesteśmy do dyspozycji w tej materii i bardzo prosimy o współpracę. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Zamykam ten punkt. Jeszcze pan minister? Proszę.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Jedno zdanie, bo chciałem sprostować. Kontakt z samorządami jest, na różnych poziomach. Perspektywa zaczyna się w 2021 r., a nie 2023 r. Naprawdę podejmujemy działania wspólne z wieloma samorządami, głownie oczywiście z tymi, którzy są organizatorami transportu zbiorowego, czyli na poziomach wojewódzkich, bo w końcu tabor i rozkład jazdy położy samorząd wojewódzki. Takie działania się odbywają, są liczne spotkania z samorządami, z miastami. Tych spotkań, jakby spróbować skonstruować listę, jest tyle, że musielibyśmy siedzieć i czytać ją przez wiele godzin. Pełna otwartość czy to w programach, które są kierowane w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych, czy

„Polski Wschodniej", czy też tych, które są szykowane na kolejną perspektywę. Przecież my też wiemy, że są programy. Mamy zadania przygotowawcze w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych z tej perspektywy. Powinny one znajdować swoją kontynuację w kolejnej. Nie można powiedzieć, że dialogu nie ma. Dialog jest i to wydaje mi się, że dość intensywny i prowadzony nie tylko przez Ministerstwo Infrastruktury, PKP PLK, ale także szczególnie przez Ministerstwo Funduszy i Rozwoju Regionalnego. To są właśnie te gremia, gdzie dialog się toczy.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Pan prezes chciał jeszcze odnośnie tunelu, tak?

Prezes zarządu PKP PLK S.A. Ireneusz Merchel:

Tak, dosłownie dwa zdania. Pierwsze dotyczące tunelu. Tarcze są w tej chwili na etapie przygotowania. Myślę, że możemy już powiedzieć, że w grudniu rozpoczniemy drążenie. Wszystko na to wskazuje. Oczywiście, studium wykonalności Łódź–Kutno – tutaj jednym z wariantów jest przewidywana linia dwutorowa. Też to analizujemy. W tej chwili jest remont, ale jest to rozpatrywane. To tyle, bardzo skrótowo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Szanowni państwo, panie ministrze, jest jeszcze jeden punkt, który przewijał się w toku prac i pytań odnośnie do bezpieczeństwa ruchu, modernizacji itd. Czy pan minister w tym obszarze chce jeszcze coś dodać?

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Jeśli pan przewodniczący pozwoli, to kilka zdań, absolutna pigułka.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dobrze, proszę.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Z całą pewnością każda modernizacja łączy się z poprawą bezpieczeństwa kolejowego w zakresie infrastruktury, ale również na styku z ruchem drogowym, pieszym czy rowerowym. Tak jest z całą pewnością i warto o tym powiedzieć. Przejazdy kategorii D, które są najbardziej niebezpieczne, na których dochodzi do największej liczby wypadków – liczba tych przejazdów zmniejszyła się o przeszło tysiąc w perspektywie kilku ostatnich lat. Jest to także duży wymiar współpracy, którą prowadzimy w ramach tej części, ważnej części inwestycji kolejowych.

Warto powiedzieć też drugie zdanie, czyli że za 2019 r. współczynnik wypadkowości wyniósł 2,08, jeśli dobrze zapamiętałem to, co powiedział pan prezes Ignacy Góra w Karpaczu na panelu. To jest najniższy współczynnik na milion pociągokilometrów. Powtarzam – 2,08. Na ekranie widzicie państwo wykres wypadkowości. Można to sobie lepiej zwizualizować. Jak powiedziałem, to jest najniższy współczynnik od czasu, kiedy jest on w ogóle mierzony. W 2018 r. było to 3 z hakiem, teraz 2,08. Współczynnik spada. Oczywiście, ideałem jest współczynnik zero i to jest również skala wyzwań, które stoją przed nami. Podejmujemy w tym kierunku odpowiednie działania. Czy to program wiaduktowy, czy modernizacja przejazdów, czy podnoszenie ich kategorii z C na B, z B na A, z D na A, B albo C – to są te wszystkie działania, które temu służą.

Pilotaż, który robi Urząd Transportu Kolejowego na przejazdach kategorii D, żeby jeszcze wzmóc tę dyscyplinę, też jest ważny. Żółta naklejka, o której słyszałem, że państwo mówiliście, te wszystkie kampanie promujące bezpieczne zachowania, czyli działania miękkie, ale bardzo istotne... Zachęcam wszystkich państwa do tego, aby te działania promować, żeby polubić stronę UTK, polubić stronę PKP PLK i na swoich fanpage'ach wykonywać w tym zakresie dobrą robotę. To jest nasze wspólne dzieło.

A na koniec jeszcze tylko powiem, że 99% wypadków na przejazdach kolejowych to są wypadki z winy kierowców. Musimy o tym pamiętać, ale należy też pamiętać o drugiej stronie, bo to właśnie maszynista, który ma dziś swoje europejskie święto, jest po drugiej stronie, kiedy dojdzie do wypadku. Pamiętając oczywiście o uszczerbku ponoszonym przez kierowcę samochodu, musimy też pamiętać o maszyniście. To on codziennie nas wozi, ma z tym związany stres plus wypadki, które są śmiertelne albo kończą się

ciężkimi poranieniami osób, które przechodzą przez tory w miejscach niedozwolonych. To wszystko jest tą trudną stroną zawodu maszynisty, zawodu niezwykle odpowiedzialnego, dzięki któremu poruszamy się w sektorze kolejowym, poruszają się pociągi. Warto powiedzieć, że jest to sektor najbezpieczniejszy. Nigdy jednak nie ma za dużo troski o bezpieczeństwo. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuje serdecznie. Na tym wyczerpaliśmy porządek obrad Komisji. Protokół będzie oczywiście do wglądu. Zamykam posiedzenie.

Szanowni państwo, w związku z opóźnieniem na sali plenarnej posiedzenie Komisji Infrastruktury zaplanowane wspólnie z Komisją do Spraw Energii, Klimatu i Aktywów Państwowych rozpoczniemy nieco później. Sekretariat Komisji będzie na bieżąco sprawdzał opóźnienie i informował państwa, kiedy rozpoczną się obrady. Dostaniecie państwo stosowny SMS z informacją. Dziękuję bardzo.